ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 21ης Ιανουαρίου 1998

όσον αφορά τις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν από την περιφέρεια της Φλάνδρας στην εταιρεία Air Belgium και στον ταξιδιωτικό πράκτορα Sunair για τη χρησιμοποίηση του αεροδρομίου της Οστάνδης

(Τα κείμενα στη γαλλική και στην ολλανδική γλώσσα είναι τα μόνα αυθεντικά)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(98/337/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 93 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

αφού έταξε στους ενδιαφερομένους προθεσμία, σύμφωνα με τις διατάξεις των προαναφερομένων άρθρων, για να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους, και λαμβανομένων υπόψη των παρατηρήσεων αυτών,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

I

Με επιστολές, με ημερομηνία 1η και 20ή Ιουνίου 1995 αντιστοίχως, η βελγική ένωση ταξιδιωτικών πρακτόρων (Association belge des tours-opérateurs) υπέβαλε καταγγελία στην Επιτροπή κατά των επιδοτήσεων οι οποίες χορηγήθηκαν από την περιφέρεια της Φλάνδρας σε ταξιδιωτικούς πράκτορες και σε αεροπορικές εταιρείες που πραγματοποιούν έκτακτες πτήσεις από και προς το αεροδρόμιο της Οστάνδης. Κατόπιν της εν λόγω καταγγελίας, η Επιτροπή, με επιστολή της 15ης Σεπτεμβρίου 1995, γνωστοποίησε τις πληροφορίες αυτές στις βελγικές αρχές και, κατά συνέπεια, τους ζήτησε να απαντήσουν στις ακόλουθες δύο ερωτήσεις, προκειμένου να καταστεί δυνατό να εξετάσει η Επιτροπή την εν λόγω υπόθεση των διατάξεων των άρθρων 92 και 93 της συνθήκης σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις.

— Ποια είναι τα προβλεπόμενα από την περιφέρεια της Φλάνδρας μέτρα που αποσκοπούν στην ενίσχυση των ταξιδιωτικών πρακτόρων και των αεροπορικών εταιρειών που χρησιμοποιούν το αεροδρόμιο της Οστάνδης; Από πότε τα μέτρα αυτά έχουν τεθεί σε ισχύ; Παρακαλείσθε να παράσχετε αντίγραφο των κανονιστικών πράξεων ή των αποφάσεων με τις οποίες θεσπίσθηκαν τα εν λόγω μέτρα.

— Ποια είναι τα ποσά που, από την έναρξη ισχύος των εν λόγω μέτρων, έχουν παρασχεθεί στους ταξιδιωτικούς πράκτοτρες και στις αεροπορικές εταιρείες που χρησιμοποιούν το αεροδρόμιο της Οστάνδης; Παρακαλείσθε να παράσχετε για κάθε έτος λεπτομερή πίνακα των εν λόγω ποσών κατανεμημένων ανά δικαιούχο εταιρεία.

Με την επιστολή της 17ης Οκτωβρίου 1995, η βελγική κυβέρνηση απέστειλε στην Επιτροπή λεπτομερή απάντηση στα ερωτήματα αυτά. Το συμπέρασμα που προκύπτει είναι ότι τα προβλεπόμενα από την περιφέρεια της Φλάνδρας μέτρα, με στόχο την ενίσχυση των ταξιδιωτικών πρακτόρων και των αεροπορικών εταιρειών που χρησιμοποιούν το αεροδρόμιο της Οστάνδης, τείνουν να προάγουν τις πτήσεις *charter* με τόπο αναχώρησης το αεροδρόμιο αυτό. Είναι αποτέλεσμα συμφωνίας, η οποία συνήφθη την 1η Μαρτίου 1994 μεταξύ της περιφέρειας της Φλάνδρας, αφενός, και της αεροπορικής εταιρείας Air Belgium NV και του ταξιδιωτικού πράκτορα Sunair NV, αφετέρου. Βάσει της εν λόγω συμφωνίας, οι Air Belgium και Sunair δεσμεύονται να πραγματοποιήσουν, κατά τη διάρκεια της θερινής περιόδου του 1994, ήτοι από τον Ιούνιο έως τον Σεπτέμβριο, ένα ελάχιστο πρόγραμμα τριάντα έξι πτήσεων *charter* (που εκτιμάται ότι αντιστοιχούν σε έναν αριθμό 5 202 επιβατών) με τόπο αναχώρησης το περιφερειακό αεροδρόμιο της Οστάνδης, με προορισμό της Μαγιόρκα, το Alicante και το Monastir. Δεσμεύονται, μεταξύ άλλων, να πραγματοποιήσουν ένα παρόμοιο πρόγραμμα πτήσεων το 1995 και το 1996. Εις αντάλλαγμα «λαμβανομένης υπόψη της οικονομικής και τουριστικής σημασίας που έχει η ανάπτυξη των πτήσεων *charter* με τόπο αναχώρησης φλαμανδικά αεροδρόμια», η περιφέρεια της Φλάνδρας παρέχει, ιδίως για την εκμετάλλευση των υπόψη πτήσεων, τα ακόλουθα πλεονεκτήματα (άρθρο 3 της συμφωνίας σημεία 1 έως 4):

— για το έτος 1994, απαλλαγή από την καταβολή τελών προσγείωσης και στάθμευσης (άρθρο 3 σημείο 1),

— για το έτος 1994 αποκλειστικά και εντός ορίου 7 000 μεταφερθέντων επιβατών, επιδότηση που υπολογίζεται κατά τρόπο ώστε η Air Belgium και η Sunair να είναι σε θέση να προσφέρουν σε κάθε επιβάτη έκπτωση 1 000 βελγικών φράγκων σε σχέση με τα συνήθη τέλη που ισχύουν στο αεροδρόμιο Βρυξελλών-National (άρθρο 3 σημείο 2),

— ένα πρόγραμμα προώθησης των εν λόγω πτήσεων, μέγιστου ύψους 4,5 εκατομμυρίων βελγικών φράγκων (2,5 εκατομμύρια για το 1994, 1 εκατομμύριο για καθένα από τα έτη 1995 και 1996). Το πρόγραμμα αυτό, που καταρτίσθηκε σε συνεννόηση με την Air Belgium και Sunair, θα λάβει τη μορφή διαφημιστικών ενθέτων, αφισών και άλλων πρωτοβουλιών, με στόχο τη γενικότερη προώθηση των περιφερειακών φλαμανδικών αεροδρομίων της Οστάνδης και της Αμβέρσας. Θα μπορεί, επίσης, το 1995 και 1996, να λάβει τη μορφή νέας απαλλαγής από την καταβολή τελών προσγείωσης και στάθμευσης (άρθρο 3 σημείο 3),

— για το έτος 1994 αποκλειστικά, επιδότηση που αποσκοπεί στην αποζημίωση της Air Belgium για τα πρόσθετα έξοδα που συνεπάγεται η χρήση του αεροδρομίου της Οστάνδης. Η επιδότηση αυτή ανέρχεται, κατά το

μέγιστο, σε 50 % των πραγματικών προσθέτων εξόδων, εφόσον δικαιολογούνται βάσει τιμολογίων και δεν υπερβαίνουν τα 2 εκατομμύρια βελγικά φράγκα (άρθρο 3 σημείο 4).

Η βελγική κυβέρνηση επεσήμανε, επίσης, στην απάντησή της:

— ότι η επιδότηση που χορηγήθηκε το 1994, με σκοπό να προσφερθεί σε κάθε επιβάτη που χρησιμοποιεί το αεροδρόμιο της Οστάνδης ανταγωνιστικό πλεονέκτημα 1 000 βελγικών φράγκων σε σχέση με το αεροδρόμιο του Zaventem, όπως προβλέπεται στο άρθρο 3 σημείο 2 της σύμβασης της 1ης Μαρτίου 1994, ανερχόταν εν τέλει σε 1 426 680 βελγικά φράγκα, που αντιστοιχούν σε 2 124 πραγματικούς επιβάτες. Το ποσό δεν έχει ακόμη καταβληθεί από την περιφέρεια της Φλάνδρας ούτε έχει καν απαιτηθεί από τους αντισυμβαλλομένους,

— ότι η επιδότηση με σκοπό την αποζημίωση για το επιπλέον κόστος το 1994, όπως προβλέπεται στο άρθρο 3 σημείο 4 της σύμβασης της 1ης Μαρτίου 1994, ανερχόταν τελικά σε 528 693 βελγικά φράγκα, που αντιστοιχούν σε 15 πτήσεις με επιβάτες. Το ποσό έχει απαιτηθεί από την Air Belgium, αλλά δεν έχει ακόμη καταβληθεί από την περιφέρεια της Φλάνδρας.

Ενόψει των πληροφοριών αυτών, η Επιτροπή αποφάσισε, στις 13 Μαρτίου 1996, να κινήσει στην υπόθεση αυτή τη διαδικασία του άρθρου 93 παράγραφος 2 της συνθήκης. Οι αμφιβολίες της Επιτροπής, που δικαιολογούσαν την κίνηση της διαδικασίας, βασίζονταν στα ακόλουθα δύο στοιχεία: η απαλλαγή από την καταβολή τελών προσγείωσης και στάθμευσης, καθώς και οι δύο επιδοτήσεις που περιγράφονται ανωτέρω, συνιστούν, μετά βεβαιότητος, κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια των διατάξεων του άρθρου 92 παράγραφος 1 της συνθήκης και του άρθρου 61 παράγραφος 1 της συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (εφεξής «συμφωνία ΕΟΧ»)· η έλλειψη, κατά πρώτη άποψη, δυνατοτήτων παρέκκλισης, δυνάμει των παραγράφων 2 και 3 των ιδίων άρθρων. Στην απόφασή της για κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή ζήτησε επίσης να λάβει όλες τις αναγκαίες πληροφορίες σχετικά με το περιεχόμενο του προγράμματος προώθησης των πτήσεων κατά τα έτη 1994, 1995 και 1996, μέγιστου ύψους 4,5 εκατομμυρίων βελγικών φράγκων.

Με επιστολή της 29ης Μαρτίου 1996, η Επιτροπή έκανε γνωστή στο Βέλγιο την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία και του έταξε προθεσμία να υποβάλει τις παρατηρήσεις του. Η εν λόγω επιστολή δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* [1] και τα λοιπά κράτη μέλη, καθώς και τα ενδιαφερόμενα μέρη, εκλήθησαν επίσης να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 93 παράγραφος 2 της συνθήκης.

II

Κανένα κράτος μέλος, πλην του Βελγίου, και κανένα ενδιαφερόμενο μέρος δεν υπέβαλε παρατηρήσεις κατόπιν της δημοσίευσης στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.*

Όμως, με επιστολή της 13ης Μαΐου 1996, το Βέλγιο υπέβαλε τις παρατηρήσεις του κατόπιν της απόφασης να κινηθεί η διαδικασία και σε απάντηση στην επιστολή της Επιτροπής της 29ης Μαρτίου 1996. Προκειμένου περί των τεσσάρων μέτρων, τα οποία επεσήμανε η Επιτροπή, η εν λόγω επιστολή αναφέρει:

— ότι η απαλλαγή από την καταβολή τελών προσγείωσης και στάθμευσης για το έτος 1994, καθώς και για τα επόμενα δύο έτη, όπως προβλέπεται στο άρθρο 3 σημείο 1 της σύμβασης της 1ης Μαρτίου 1994, τελικά δεν χορηγήθηκε στην αεροπορική εταιρεία Air Belgium NV,

— ότι η επιδότηση ύψους 1 426 680 βελγικών φράγκων, που χορηγήθηκε το 1994, με σκοπό να προσφερθεί σε κάθε επιβάτη πλεονέκτημα 1 000 βελγικών φράγκων σε σχέση με το αεροδρόμιο του Zaventem, όπως προβλέπεται στο άρθρο 3 σημείο 2 της σύμβασης της 1ης Μαρτίου 1994, μέχρι στιγμής δεν έχει απαιτηθεί από τον ταξιδιωτικό πράκτορα Sunair NV και, κατά συνέπεια, δεν του έχει ακόμη καταβληθεί,

— ότι το ποσό, μέγιστου ύψους 4,5 εκατομμυρίων βελγικών φράγκων, που προοριζόταν για τη χρηματοδότηση ενός προγράμματος προώθησης των πτήσεων το 1994, 1995 και 1996, όπως προβλέπεται στο άρθρο 3 σημείο 3 της σύμβασης της 1ης Μαρτίου 1994, χρησιμοποιήθηκε από το αεροδρόμιο της Οστάνδης για διαφήμιση με σκοπό την αύξηση της φήμης που έχει το αεροδρόμιο στους επιβάτες έκτακτων πτήσεων. Στο πλαίσιο αυτού του εμπορικού σκοπού και προκειμένου να στοχεύσει άμεσα στο ενδιαφερόμενο κοινό των παραθεριστών, το αεροδρόμιο επέλεξε να παρουσιάσει διαφημιστικές καταχωρίσεις μέσω των δημοσιεύσεων και των εκστρατειών προώθησης του ταξιδιωτικού πράκτορα Sunair NV,

— ότι το ύψος της επιδότησης που αποσκοπεί στην αποζημίωση για τα πρόσθετα έξοδα που συνδέονται με τη χρήση του αεροδρομίου της Οστάνδης, όπως προβλέπεται στο άρθρο 3 σημείο 4 της σύμβασης της 1ης Μαρτίου 1994, περιορίσθηκε από 528 683 σε 270 116 βελγικά φράγκα, κατόπιν διαπραγματεύσεων. Η εν λόγω επιδότηση δεν έχει ακόμη καταβληθεί.

Στην ίδια επιστολή, οι βελγικές αρχές υπογραμμίζουν ότι η παρέμβαση του δημοσίου αποδεικνύεται εν τέλει λιγότερο σημαντική από εκείνη που προβλεπόταν με τη σύμβαση της 1ης Μαρτίου 1994, λόγω της επιτυχίας που είχαν οι εκστρατείες προώθησης, ιδίως για τις χειμερινές έκτακτες πτήσεις. Εξάλλου, δεν συνήφθη καμία άλλη σύμβαση εκ των υστέρων. Προσθέτουν ότι οι δύο επιδοτήσεις, ύψους αντιστοίχως 1 426 680 και 270 117 βελγικών φράγκων, δεν θα καταβληθούν παρά μόνον κατόπιν έγκρισης από την Επιτροπή.

Με επιστολή της 10ής Ιουλίου 1996, η Επιτροπή έκανε γνωστό στις βελγικές αρχές ότι οι πληροφορίες που περιέχονται στην επιστολή τους της 13ης Μαΐου 1996 δεν της επέτρεπαν να αποφανθεί οριστικά στην εν λόγω υπόθεση. Τους ζήτησε, κατά συνέπεια, να παράσχουν, αφενός, αντίγραφο των τροποποιήσεων που επεφέρθησαν στη σύμβαση όσον αφορά την απαλλαγή από την καταβολή τελών προσγείωσης και στάθμευσης και, αφετέρου, συμπληρωματικές πληροφορίες σχετικά με τις αναληφθείσες δράσεις και ποσά στο πλαίσιο του προγράμματος προώθησης των πτήσεων. Οι βελγικές αρχές διαβίβασαν στην Επιτροπή τις υπόψη πληροφορίες στις 29 Ιουλίου 1996.

Τέλος, με επιστολή της 17ης Σεπτεμβρίου 1997, οι βελγικές αρχές αναφέρουν ότι:

[1] ΕΕ C 121 της 25. 4. 1996, σ. 8.

— τα τέλη προσγείωσης και στάθμευσης ανελήφθησαν από την εταιρεία Air Belgium (άρθρο 3 σημείο 1 της σύμβασης της 1ης Μαρτίου 1994),

— η επιδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 3 σημείο 2 της σύμβασης της 1ης Μαρτίου 1994 απαιτήθηκε μέχρι ύψους 984 600 βελγικών φράγκων, ποσό το οποίο πρέπει ακόμη να επαληθευθεί από την περιφέρεια της Φλάνδρας και το οποίο δεν θα καταβληθεί παρά μόνον κατόπιν έγκρισης από την Επιτροπή,

— το κόστος της εκστρατείας προώθησης, ύψους 4,5 εκατομμυρίων βελγικών φράγκων, επεστράφη στην εταιρεία Sunair SA,

— η επιδότηση ύψους 270 116 βελγικών φράγκων, που προβλέπεται στο άρθρο 3 σημείο 4 της σύμβασης της 1ης Μαρτίου 1994, απαιτήθηκε από την εταιρεία Air Belgium SA, αλλά δεν θα καταβληθεί παρά μόνον με την έγκριση της Επιτροπής.

ΝΟΜΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

III

Σχετικά με την απαλλαγή από την καταβολή τελών προσγείωσης και στάθμευσης για τα έτη 1994, 1995 και 1996

Από τα στοιχεία που έχει στη διάθεσή της η Επιτροπή προκύπτει ότι το μέτρο το οποίο συνίσταται σε απαλλαγή των εταιρειών Air Belgium NV και Sunair NV από την καταβολή τελών προσγείωσης και στάθμευσης των αεροσκαφών στο αεροδρόμιο της Οστάνδης, όπως προβλέπεται στο σημείο 1 και στο τελευταίο εδάφιο του σημείου 3 του άρθρου 3 της σύμβασης της 1ης Μαρτίου 1994, η οποία συνήφθη μεταξύ αυτών των δύο εταιρειών και της περιφέρειας της Φλάνδρας, τελικά αποσύρθηκε και δεν τέθηκε ποτέ σε ισχύ. Είναι, άρα, σκόπιμο να λήξει η διαδικασία επί του σημείου αυτού, το οποίο κατέστη άνευ αντικειμένου.

Σχετικά με τα άλλα τρία επίμαχα μέτρα

Βάσει του άρθρου 92 παράγραφος 1 της συνθήκης και του άρθρου 61 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ, ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά και με την εν λόγω συμφωνία, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών και μεταξύ των συμβαλλομένων μερών. Στην έννοια «κρατικές ενισχύσεις» περιλαμβάνονται οι ενισχύσεις που χορηγούνται από τις κεντρικές, περιφερειακές ή τοπικές αρχές ενός κράτους μέλους ή από δημόσιους ή ιδιωτικούς οργανισμούς τους οποίους ιδρύει το κράτος για το σκοπό αυτόν ή τους επιφορτίζει με τη διαχείριση της ενίσχυσης [απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 22ας Μαρτίου 1977, υπόθεση 78/76, Steinike & Weinlig κατά Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας [1]].

Λαμβάνοντας υπόψη τις εν λόγω διατάξεις, είναι σκόπιμο να εξετασθούν τα ακόλουθα τρία μέτρα που προβλέπονται στην προαναφερομένη σύμβαση της 1ης Μαρτίου 1994:

— η χορήγηση το 1994 επιδότησης, υπολογιζομένης σε συνάρτηση με τον αριθμό μεταφερθέντων επιβατών και με σκοπό να δοθεί ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στη χρήση του αεροδρομίου της Οστάνδης σε σχέση με τη χρήση του αεροδρομίου του Zaventem (άρθρο 3 σημείο 2 της σύμβασης),

— η χρηματοδότηση ενός προγράμματος προώθησης των πτήσεων για τα έτη 1994, 1995 και 1996, μέγιστου ύψους 4,5 εκατομμυρίων βελγικών φράγκων (άρθρο 3 σημείο 2 της σύμβασης),

— η χορήγηση το 1994 επιδότησης με σκοπό την αποζημίωση για τα πρόσθετα έξοδα που συνδέονται με τη χρήση του αεροδρομίου της Οστάνδης (άρθρο 3 σημείο 4 της σύμβασης).

Κατ' αρχήν, προκειμένου περί του προγράμματος προώθησης των πτήσεων, κατά το 1994, 1995 και 1996, φαίνεται, ενόψει των πληροφοριών τις οποίες διαθέτει η Επιτροπή, ότι το εν λόγω πρόγραμμα περιλαμβάνει ένθετα και καταχωρίσεις διαφημηστικού χαρακτήρα, που δημοσιεύθηκαν στους καταλόγους του ταξιδιωτικού πράκτορα Sunair NV και προβάλλουν τη θέση του αεροδρομίου της Οστάνδης μεταξύ των βελγικών αεροδρομίων. Αποτελεί απλό διαφημιστικό μέσο προς όφελος του αεροδρομίου της Οστάνδης και εντάσσεται στο πλαίσιο μιας συνήθους ενέργειας από πλευράς της περιφέρειας της Φλάνδρας, ιδιοκτήτη και διαχειριστή του αεροδρομίου της Οστάνδης, προκειμένου να εξασφαλίσει την προώθηση του αεροδρομίου αυτού. Δεν έχει ούτε ως στόχο ούτε ως αποτέλεσμα να ευνοήσει τον ταξιδιωτικό πράκτορα Sunair NV, στον οποίο επεστράφη ένα ποσό 4,5 εκατομμυρίων βελγικών φράγκων, που αντιστοιχεί στο κόστος της εν λόγω εκστρατείας προώθησης, πέραν των κερδών που δύναται να αναμένει εις αντάλλαγμα ο ιδιοκτήτης-διαχειριστής του αεροδρομίου. Έπεται ότι το μέτρο δεν είναι κρατική ενίσχυση, κατά την έννοια των διατάξεων του άρθρου 92 παράγραφος 1 της συνθήκης και του άρθρου 61 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ. Είναι σκόπιμο, κατά συνέπεια, να μην προβληθούν αντιρρήσεις έναντι αυτού.

Προκειμένου, στη συνέχεια, περί των δύο επιδοτήσεων, που προβλέπονται στα σημεία 2 και 4 του άρθρου 3 της σύμβασης της 1ης Μαρτίου 1994 και απαιτήθηκαν από την εταιρεία Air Belgium μέχρι ύψους αντιστοίχως 984 600 και 270 116 βελγικών φράγκων, τα υπόψη μέτρα συνιστούν κρατικές ενισχύσεις, κατά την έννοια των προαναφερθέντων άρθρων 92 παράγραφος 1 και 61 παράγραφος 1. Κατά πρώτον, ο δημόσιος χαρακτήρας τους προκύπτει από το γεγονός ότι ελήφθησαν, μέσω σύναψης σύμβασης, από περιφερειακή αρχή. Δεύτερον, η ύπαρξη ενισχύσεων προκύπτει, αφενός, από τις πραγματικές χρηματοπιστωτικές μεταφορές υπό τη μορφή άμεσων επιδοτήσεων και, αφετέρου, από την ιδιαιτερότητα των εν λόγω μέτρων, τα οποία αφορούν μόνον δύο επιχειρήσεις. Κατά τρίτον, αυτές οι ενισχύσεις επηρεάζουν τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών, εφόσον αφορούν δύο εταιρείες των οποίων η δραστηριότητα στης αεροπορικές μεταφορές, που άπτεται εκ φύσεως ευθέως των συναλλαγών, εκτείνεται σε περισσότερα κράτη μέλη και μπορεί να καλύπτει το σύνολο του ΕΟΧ. Αυτό αληθεύει ιδιαίτερα μετά από τη θέση σε ισχύ, την 1η Ιανουαρίου 1993, των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου [2], (ΕΟΚ) αριθ. 2708/92 του Συμβουλίου [3] και (ΕΟΚ) αριθ. 2409/92 του Συμβουλίου [4] («τρίτο αεροπορικό

[1] Συλλογή 1977, σ. 596, αιτιολογική σκέψη 21, ελληνική έκδοση 1997, σ. 171.

[2] ΕΕ L 240 της 24. 8. 1992, σ. 1.
[3] ΕΕ L 240 της 24. 8. 1992, σ. 8.
[4] ΕΕ L 240 της 24. 8. 1992, σ. 15.

πακέτο») που ελευθερώνουν την κοινοτική αγορά πολιτικής αεροπορίας. Κατά τα λοιπά, δύο από τους τρόπους προορισμού, που αναφέρθηκαν ρητά από τις βελγικές αρχές, βρίσκονται στο έδαφος άλλου κράτους μέλους της Κοινότητας. Κατά τέταρτον, οι υπόψη ενισχύσεις στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό, αφού δεν χορηγούνται παρά μόνον σε δύο επιχειρήσεις, που βρίσκονται σε άμεσο ανταγωνισμό στο εσωτερικό της κοινής αγοράς με άλλες κοινοτικές εταιρείες. Επ' αυτού, η συμφωνία που συνήφθη την 1η Μαρτίου 1994 μεταξύ της περιφέρειας της Φλάνδρας, αφενός, και των εταιρειών Air Belgium NV και Sunair NV, αφετέρου, ορίζει ότι το πρόγραμμα των πτήσεων θα μπορούσε να διακοπεί και ότι η περιφέρεια της Φλάνδρας θα αναστείλει στην περίπτωση αυτή την οικονομική της συμμετοχή, εάν, κατά τη διάρκεια των ετών 1994 έως 1995, άλλες εταιρείες πραγματοποιούσαν πτήσεις με τόπο αναχώρησης την Οστάνδη προς τους ίδιους τόπους προορισμού και εάν η Air Belgium και Sunair υφίσταντο, εξαιτίας του γεγονότος αυτού, αποδεικνυόμενες οικονομικές απώλειες. Αυτή η τελευταία ρήτρα καταδεικνύει σαφώς τον αποκλειστικό χαρακτήρα του μέτρου. Οι βελγικές αρχές, εξάλλου, δεν αμφισβήτησαν τον χαρακτήρα ενίσχυσης των δύο επιδοτήσεων περί των οποίων πρόκειται.

IV

Τα δύο προαναφερθέντα μέτρα ενίσχυσης, τα οποία δεν εντάσσονται στο πεδίο εφαρμογής των εγκεκριμένων καθεστώτων ενίσχυσης, θα έπρεπε να είχαν κοινοποιηθεί στην Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 93 παράγραφος 3 της συνθήκης. Παραλείποντας να κοινοποιήσει τις εν λόγω ενισχύσεις εκ των προτέρων, δηλαδή πριν τις θέσει σε εφαρμογή, το Βέλγιο παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει βάσει του άρθρου 93 παράγραφος 3. Επομένως, οι ενισχύσεις χορηγήθηκαν κατά τρόπο παράνομο και δεν είναι νόμιμες.

V

Είναι απαραίτητο να εξετασθεί το ζήτημα του συμβιβάσιμου των δύο αυτών ενισχύσεων με την εσωτερική αγορά, έναντι των διατάξεων του άρθρου 92 παράγραφος 2 και 3 της συνθήκης και του άρθρου 61 παράγραφος 2 και 3 της συμφωνίας ΕΟΧ.

Οι διατάξεις του άρθρου 92 παράγραφος 2 στοιχεία α), β) και γ) της συνθήκης και του άρθρου 61 παράγραφος 2 στοιχεία α), β) και γ) της συμφωνίας ΕΟΧ δεν βρίσκουν εφαρμογή στις υπόψη ενισχύσεις, εφόσον δεν πρόκειται ούτε για ενισχύσεις κοινωνικού χαρακτήρα προς μεμονωμένους καταναλωτές, χωρίς διάκριση προελεύσεως των προϊόντων, ούτε για ενισχύσεις που προορίζονται για την επανόρθωση ζημιών που προκαλούνται από θεομηνίες ή άλλα έκτακτα γεγονότα, ούτε πολύ περισσότερο για ενισχύσεις προς την οικονομία ορισμένων περιοχών της Γερμανίας.

Στο άρθρο 92 παράγραφος 3 της συνθήκης και στο άρθρο 61 παράγραφος 3 της συμφωνίας ΕΟΧ παρατίθεται ο κατάλογος των ενισχύσεων που δύνανται να θεωρηθούν συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά. Το συμβιβάσιμο πρέπει να εκτιμάται λαμβανομένου υπόψη του συνόλου της Κοινότητας και όχι ενός μεμονωμένου κράτους μέλους.

Προκειμένου να διασφαλισθεί η ομαλή λειτουργία της κοινής αγοράς και έχοντας υπόψη τις αρχές του άρθρου 3 στοιχείο ζ) της συνθήκης, οι παρεκκλίσεις από τις διατάξεις του άρθρου 92 παράγραφος 1, όπως ορίζονται στο άρθρο 92 παράγραφος 3, οφείλουν να αποτελούν το αντικείμενο στενής ερμηνείας κατά την εξέταση ενός καθεστώτος ενίσχυσης ή κάθε μεμονωμένου μέτρου. Επιπλέον, λαμβάνοντας υπόψη τον αυξημένο ανταγωνισμό σε σχέση με την προοδευτική ελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών, που είναι αποτέλεσμα της τρίτης δέσμης μέτρων, η Επιτροπή οφείλει να τηρεί μια αυστηρή πολιτική ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων, προκειμένου αυτές να μην έχουν αποτελέσματα αντίθετα προς το κοινό συμφέρον [1].

Το άρθρο 92 παράγραφος 3 στοιχεία α) και γ) της συνθήκης και το άρθρο 61 παράγραφος 3 στοιχεία α) και γ) της συμφωνίας ΕΟΧ περιλαμβάνουν παρεκκλίσεις για τις ενισχύσεις που προορίζονται να προάγουν ή να διευκολύνουν την ανάπτυξη συγκεκριμένων περιοχών. Οι υπόψη ενισχύσεις, που παρασχέθηκαν από την περιφέρεια της Φλάνδρας, εμφανίζουν έναν χαρακτήρα ad hoc και δεν εμπίπτουν στις εν λόγω διατάξεις, εφόσον, αφενός, είναι ενισχύσεις που στοχεύουν στην εκμετάλλευση και όχι στην επένδυση και, αφετέρου, η περιφέρειεα της Οστάνδης δεν πληροί τα κριτήρια επιλεξιμότητας για περιφερειακές ενισχύσεις, δυνάμει του άρθρου 92 παράγραφος 3 στοιχείο α) της συνθήκης και του άρθρου 61 παράγραφος 3 στοιχείο α) της συμφωνίας.

Οι διατάξεις του άρθρου 92 παράγραφος 3 στοιχείο β) της συνθήκης και του άρθρου 61 παράγραφος 3 στοιχείο β) της συμφωνίας ΕΟΧ ούτε αυτές εφαρμόζονται στην προκειμένη περίπτωση, δεδομένου ότι οι επίμαχες ενισχύσεις δεν στοχεύουν στην προώθηση σημαντικών σχεδίων ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος ή στην άρση σοβαρής διαταραχής της οικονομίας κράτους μέλους.

Η παρέκκλιση, που προβλέπεται στο άρθρο 92 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης και στο άρθρο 61 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συμφωνίας ΕΟΧ σχετικά με τις ενισχύσεις για την προώθηση της αναπτύξεως ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων, ούτε αυτή δύναται να εφαρμοσθεί στην παρούσα περίπτωση, εφόσον, όπως αναφέρθηκε, οι διάφορες ενισχύσεις περί των οποίων πρόκειται είναι άμεσες ενισχύσεις επιχειρησιακού χαρακτήρα και όχι ενισχύσεις που προορίζονται να ευνοήσουν τις επενδύσεις. Επιπλέον, η Επιτροπή δεν είναι διατεθειμένη να παράσχει το όφελος της εν λόγω παρέκκλισης παρά μόνον στην περίπτωση ενισχύσεων που συνοδεύουν τη διαδικασία αναδιάρθρωσης μιας επιχείρηση [2]. Όμως, κατά τα φαινόμενα, οι Air Belgium και Sunair δεν βρίσκονται επί του παρόντος σε φάση αναδιάρθρωσης, ούτε οι επίμαχες ενισχύσεις χορηγούνται στο πλαίσιο αναδιάρθρωσης. Οι βελγικές αρχές, κατά τα λοιπά, δεν επικαλέσθηκαν διόλου τη διάταξη αυτή.

Τέλος, είναι σκόπιμο να υπομνησθεί ότι, εν γένει, η Επιτροπή περιορίζει τις δυνατότητες άμεσων ενισχύσεων για την εκμετάλλευση αεροπορικών συνδέσεων σε δύο επακριβώς καθορισμένες περιπτώσεις [3]:

— αφενός, όταν ένα κράτος μέλος προσφεύγει στις διατάξεις του άρθρου 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 σχετικά με τις υποχρεώσεις παροχής δημοσίων υπηρεσιών. Εν προκειμένω, όμως, δεν πρόκειται για τέτοια περίπτωση·

[1] Εφαρμογή των άρθρων 92 και 93 της συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 61 της συμφωνίας ΕΟΧ στις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα της αεροπορίας (ΕΕ C 350 της 10. 12. 1994, σ. 5).
[2] Βλέπε υποσημείωση 6, κεφάλαιο V.2.
[3] Βλέπε υποσημείωση 6, κεφάλαιο III.

— αφετέρου, όταν γίνεται εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 92 παράγραφος 2 στοιχείο α) της συνθήκης και του άρθρου 61 παράγραφος 2 στοιχείο α) της συμφωνίας. Αναφέρθηκε προηγουμένως ότι η εν λόγω παρέκκλιση δεν βρίσκει εφαρμογή στην παρούσα περίπτωση.

Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι οι δύο επίμαχες επιδοτήσεις δεν εντάσσονται σε καμμία από τις περιπτώσεις που προβλέπονται στο άρθρο 92 παράγραφοι 2 και 3 της συνθήκης και στο άρθρο 61 παράγραφοι 2 και 3 της συμφωνίας ΕΟΧ. Είναι σκόπιμο, κατά συνέπεια, να δοθεί διαταγή στο Βέλγιο να παραιτηθεί από την εφαρμογή αυτών των ενισχύσεων, οι οποίες είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Οι δύο επιδοτήσεις, οι οποίες προβλέπονται αντιστοίχως στα σημεία 2 και 4 του άρθρου 3 της σύμβασης που συνήφθη την 1η Μαρτίου 1994 μεταξύ της περιφέρειας της Φλάνδρας, αφενός, και της αεροπορικής εταιρείας Air Belgium NV και του ταξιδιωτικού πράκτορα Sunair NV, αφετέρου, οι οποίες απαιτήθηκαν από την εταιρεία Air Belgium NV μέχρι ύψους 984 600 και 270 116 βελγικών φράγκων, συνιστούν παράνομα μέτρα κρατικής ενίσχυσης, διότι παραχωρούνται κατά παράβαση των διατάξεων του άρθρου 93 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ. Οι ενισχύσεις αυτές είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά, κατά την έννοια του άρθρου 92 της συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 61 της συμφωνίας ΕΟΧ.

Άρθρο 2

Το Βέλγιο καλείται να παραιτηθεί από την καταβολή των δύο επιδοτήσεων που αναφέρονται στο άρθρο 1.

Άρθρο 3

Το Βέλγιο πληροφορεί την Επιτροπή, εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης, σχετικά με τα μέτρα που έλαβε για να συμμορφωθεί με την εν λόγω απόφαση.

Άρθρο 4

Η Επιτροπή δεν προβάλλει αντιρρήσεις όσον αφορά την καταβολή στον ταξιδιωτικό πράκτορα Sunair NV ποσού 4,5 εκατομμυρίων βελγικών φράγκων, το οποίο αντιστοιχεί στη χρηματοδότηση από την περιφέρεια της Φλάνδρας του προγράμματος γενικότερης προώθησης των περιφερειακών αεροδρομίων της Οστάνδης και της Αμβέρσας, όπως προβλέπεται στο πρώτο εδάφιο του σημείου 3 του άρθρου 3 της σύμβασης της 1ης Μαρτίου 1994, η οποία μνημονεύεται στο άρθρο 1 της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 5

Περατούται η διαδικασία όσον αφορά την απαλλαγή από την καταβολή τελών προσγείωσης και στάθμευσης, η οποία προβλέπεται στο σημείο 1 και στο τελευταίο εδάφιο του σημείου 3 του άρθρου 3 της σύμβασης της 1ης Μαρτίου 1994, η οποία μνημονεύεται στο άρθρο 1 της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 6

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στο Βασίλειο του Βελγίου.

Βρυξέλλες, 21 Ιανουαρίου 1998.

Για την Επιτροπή

Neil KINNOCK

Μέλος της Επιτροπής